

Bútorok rendelhetők extraként ehhez a Toyotához

Senki nem tud úgy rengeteg funkciót becsúfolni egy parányi térbe, mint a japán belpiacos kisautók tervezői. A Toyota Sienta Juno alkotói azonban még erre is rátettek egy lapáttal: a 4,26 méteres buszlimuzinba belefér egy többszobás lakás – igaz, nem egyszerre.

Japánban egy különös szubkultúra alakult ki az autók iránti általános rajongáson belül: egyre többen alakítják át élettérre járművüket. Nem feltétlenül lakóautókról beszélünk, hanem olyan otthonos berendezésről, amely pihenésre, kikapcsolódásra teremt lehetőséget, akár a városban, akár attól távol, egy piknikezés során. A számtalan házi módosítás mellett a tuningműhelyek is lecsaptak a növekvő piaci lehetőségre, sőt, maguk az autógyártók is meglátták a szegmensben rejlő potenciált.

A Toyota Sienta Juno ennek a mozgalomnak a gyümölcseként valósult meg. A nagy hagyományokkal rendelkező, 2003 óta gyártott Sienta egyterű mindhárom generációja az aktuális Yaris padlólemezére épült, így annak futóművét és hajtásláncát is megörökölte, beleértve a csak Japánban forgalmazott e-Four elektromos (hibrid) összerékhajtású opciót is. A TNGA-B padlólemezre épülő modellek legnagyobbika – a Sienta 6 centiméterrel hosszabb a Yaris Crossnál – teljesen sík padlóval és 256 helyett 275 centiméteres tengelytávval biztosít rendkívüli helykínálatot. A 426 centiméteres autóban akár három ülésor is elfér, és ennek az értékéből még az sem von le, hogy nem is 5+2, hanem inkább 4+3 férőhelyesnek nevezhető, révén a második sor középső ülése kissé kompromisszus kialakítású.

Ez utóbbi persze semmi jelentőséggel nem bír a c esetében, hiszen ebből nem csak az opciós harmadik ülésort szerelték ki, hanem az egyébként tologatható és teljesen síkba fektethető másodikat is. Az így kapott, hatalmas és szabályos üreget pedig fapanelekkel burkolták oldalt és alul, amelyeken szabályos térközzel rögzítő nyílásokat alakítottak ki. Ezekbe lehet behelyezni különböző magasságú asztalkákat, puffokat, polcokat, amelyek maguk is további rögzítési pontokat kínálnak, így egyrészt a végtelenségig variálható a belső tér berendezése, másrészt használaton kívül biztonságosan és helytakarékosan tárolhatók az elemek.

A Modellista [négy alapsomagot](#) állított össze: a Chill és a Comfort a laza kikapcsolódásról szól, a Refresh elrendezéssel tágas fekvőfelületet kapunk, míg a Focus irodává varázsolja a jármű belső terét. Az egyes elemek azonban önállóan is megvásárolhatók, így aki érzi magában a kreativitást, további variációkat is kialakíthat az autóban.

Mindez tanulmányautónak is lenyűgöző volna, a Toyota Sienta Juno azonban szabadon megvásárolható Japánban. A kiindulási alapot a hétüléses, hibrid hajtású, legmagasabb (Z) felszereltségű kivitel adja; elsőkerék-hajtással 3 654 200, összerékhajtással 3 852 200 japán jen a bruttó alapár. Mindkét esetben 530 200 jen a Juno kivitel felára, annak ellenére,

hogy két sornyi üléssel kevesebbet kapunk (1 jen jelenleg 2,22 Ft-ot ér). A csomagok ára 165 000 (Chill) és 330 000 (Comfort) jen között változik, a kiegészítők egyedi áráról a márkakereskedők tudnak felvilágosítást adni – sajnos csak Japánban, illetve egyes környező országokban.

A sík falakkal határolt, tágas belső téren túl egyéb jellemzői is optimálissá teszik a Sientát arra, hogy egy mobil élettér alapjául szolgáljon. A hibrid hajtáslánc nagyfeszültségű akkumulátora jóvoltából a felhasználók hosszasan tölthetik vagy üzemeltethetik elektromos, elektronikus eszközeiket. Ezeket egyébként két háztartási elektromos csatlakozó aljzatba (egy az első ülésoron, egy a csomagtartóban), valamint a vezetőülés háttámláján kialakított, dupla USB portba csatlakoztathatják. Az utastér hátsó része fölötti tetőszakaszon pedig nem csak világítást, hanem dupla légbeömlő rostélyokat is találunk, azaz a kellemes légkör kialakítása is gyerekjáték, hála a hajtóakkumulátorról üzemelő, elektromos klímakompresszornak.

Fotók: *Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/tuning/butorok-rendelhetok-extrakent-ehhez-a-toyotahoz>